

(19)

Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11)

EP 0 846 593 A2

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
10.06.1998 Patentblatt 1998/24

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B60Q 1/48

(21) Anmeldenummer: 97117383.6

(22) Anmeldetag: 08.10.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC  
NL PT SE  
Benannte Erstrecksstaaten:  
AL LT LV RO SI

(30) Priorität: 06.12.1996 DE 19650808

(71) Anmelder: ROBERT BOSCH GMBH  
70442 Stuttgart (DE)

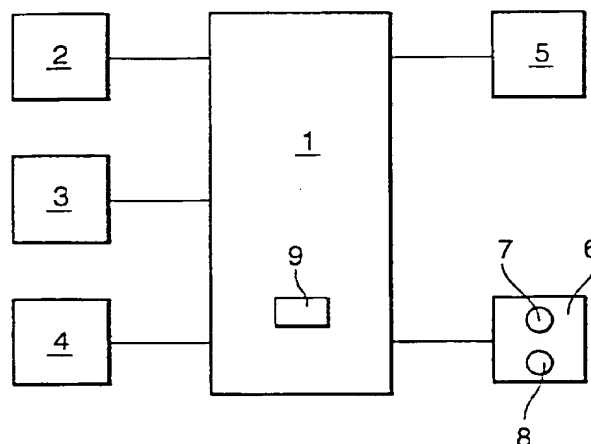
(72) Erfinder:  
• Weber, Jens  
65779 -kelkheim-Fischbach (DE)  
• Hoetzel, Juergen  
64720 Michelstadt (DE)  
• Tschiskale, Ega  
71272 Renningen (DE)  
• Fehrenbach, Andreas  
71229 Leonberg (DE)

### (54) Einparkvorrichtung für ein Kraftfahrzeug

(57) Zum Einparken in eine Parklücke wird eine Parkvorrichtung vorgeschlagen, die insbesondere beim rückwärtigen Einparken nur einen Teilweg des gesamten Einparkvorgangs durch Ausgabe von Fahrt- und Lenkanweisungen unterstützt. Insbesondere wird nur der 1. Teilweg von einem berechneten Bezugspunkt ausgehend unterstützt. Danach fährt der Fahrer das

Fahrzeug selbständig in die Parklücke, bis das Fahrzeug die gewünschte Endposition erreicht hat. Auf diese Weise können vorteilhaft Einflüsse durch unterschiedliche Lenkradien, Reifendruck oder Abrieb ausgeglichen werden, so daß dennoch der Einparkvorgang erleichtert wird.

Fig. 1



EP 0 846 593 A2

## Beschreibung

### Stand der Technik

Die Erfindung geht von einer Einparkvorrichtung nach der Gattung des Hauptanspruchs aus. Aus der DE 38 13 083 A1 ist schon eine automatische Einparkvorrichtung für ein Kraftfahrzeug bekannt, bei der beispielsweise beim parallelen Einparken beim Rückwärtsfahren des Fahrzeuges so lange Lenkweisungen an den Fahrer ausgegeben werden, bis das Fahrzeug seine endgültige Position in der Parklücke erreicht hat. Die Steuerung berechnet für den Einparkvorgang als Fahrtweg Kreisbögen, wobei zu Beginn des Einparkens das Lenkrad entweder links bzw. rechts bis zum Anschlag gedreht werden, um einen minimalen Wendekreis zu erhalten. In der Praxis hat sich jedoch gezeigt, daß dieses Verfahren nicht immer zufriedenstellend anwendbar ist, da die realen Wenderadien nicht bekannt sind. Hinzu kommen Toleranzen bedingt durch Reifendruck, Reifenabnutzung, fehlerhafte Spureinstellungen. Selbst innerhalb einer Serie eines Fahrzeugtyps sind die Toleranzen der Wenderadien so groß, daß für einen vorgegebenen Lenkwinkel der Fahrweg so ungenau berechnet wird, daß das Einparkergebnis nicht immer zufriedenstellend ist.

### Vorteile der Erfindung

Die erfindungsgemäße Einparkvorrichtung mit den kennzeichnenden Merkmalen des Hauptanspruchs hat demgegenüber den Vorteil, daß der Einparkvorgang unabhängig von den unterschiedlichen Wendekreisen bzw. Lenkradien, oder den Fertigungstoleranzen innerhalb einer Fahrzeugserie zuverlässig durchgeführt werden kann. Da für ein erfolgreiches Einparken der Beginn des Zurücksetzens entlang des Fahrtweges auf dem 1. Kreisbogen entscheidend ist, genügt es, wenn die Einparkvorrichtung den Fahrer nur bis zu diesem Teilweg unterstützt. Wenn der Fahrer diesen Teilweg erfolgreich abgefahren ist, kann er selbständig ohne große Mühen den Einparkvorgang auch ohne Unterstützung durch die Einparkvorrichtung zu Ende führen. Fahrzeugtoleranzen werden dabei in einfacher Weise durch einen kürzeren oder längeren Kreisbogen vom Fahrer korrigiert. Unnötige Rangiersversuche bei mißglücktem Ansatz des Einparkvorgangs werden dadurch vorteilhaft vermieden.

Durch die in den abhängigen Ansprüchen aufgeführten Maßnahmen sind vorteilhafte Weiterbildungen und Verbesserungen der im Hauptanspruch angegebenen Einparkvorrichtung möglich. Da der 1. Teilweg beim Rückwärtsfahren in eine Parklücke von der Einparkvorrichtung sehr genau berechnet werden kann, kann ein zuverlässiger Zeitpunkt ausgegeben werden, an dem der Fahrer das Lenkrad in die Gegenrichtung zu drehen hat. Vorteilhaft wird dabei vermieden, daß sich das einparkende Fahrzeug beispielsweise zu weit der Bord-

steinkante oder anderen Fahrzeugen nähert, die die Parklücke begrenzen.

Um auch relativ kleine Parklücken nutzen zu können, ist beim Zurücksetzen ein Vollausschlag des Lenkrades erforderlich, so daß das Fahrzeug die Parklücke auf einem möglichst engen Kreisbogen ansteuert. Die Länge des Kreisbogens (-segments) ist eine Funktion des Abstandes von dem parkenden Kraftfahrzeug und des Fahrzeuginnenradiuses unter der Nebenbedingung, daß die hintere äußere Ecke des vorderen Fahrzeuges umfahren wird.

Um dem Fahrer des Fahrzeugs das Ende des Teilweges zu verdeutlichen, wird vorzugsweise ein optisches oder akustisches Signal ausgegeben.

Da der Fahrer beim Zurückfahren nicht immer die volle Übersicht hat, wird vorteilhaft ein aktueller Mindestabstand zum nächstliegenden Hindernis ausgegeben.

Eine besonders günstige Lösung ist, wenn bereits vorhandene Fahrzeugeinrichtungen, beispielsweise eine bereits in das Fahrzeug eingebaute Abstandsmeßeinrichtung verwendet wird. Diese Abstandsmeßeinrichtung besitzt bereits alle erforderlichen Sensoren und Anzeigen und kann mit einem einfachen Programm für die Unterstützung des Einparkens erweitert werden, so daß aufwendige Installationsarbeiten entfallen. Dieses Programm wird vorteilhaft in einem Modulbaustein gespeichert, so daß das bereits vorhandene Steuergerät auf einfache Weise kostengünstig erweiterbar ist.

### Zeichnung

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und in der Beschreibung näher erläutert. Es zeigen

Figur 1 ein Blockschaltbild,  
Figur 2 und 3 zeigen ein Diagramm mit einem bekannten und einem erfindungsgemäßen Einparkvorgang und  
Figur 4 zeigt ein Flußdiagramm.

### Beschreibung des Ausführungsbeispiels

Figur 1 zeigt eine Steuerung 1, die einen Mikrocomputer mit mehreren Eingangs- und Ausgangsports aufweist. Des weiteren ist ein Speicher vorgesehen, in dem ein entsprechendes Steuerprogramm abgelegt ist. Die Steuerung 1 kann Teil eines bestehenden Abstandsmeßsystems, bzw. einer Einparkhilfe, sein, die mit entsprechenden Bewegungs- und Abstandssensoren 2, 3 ausgerüstet ist. Bei einem derartigen vorhandenen Gerät kann mit Hilfe eines Modulbausteins 9, in dem ein entsprechendes Steuerprogramm beispielsweise gemäß der Figur 4 abgelegt ist, zur erfindungsgemäßen Vorrichtung ausgebaut werden.

An die Eingänge der Steuerung 1 ist wenigstens ein Bewegungssensor 2 angeschlossen. Der Bewegungs-

sensor ist beispielsweise als Radsensor oder Tachogebär ausgebildet und mißt die zurückgelegte Wegstrecke des Kraftfahrzeugs. Desweiteren sind Abstandssensoren 3 vorgesehen, die an geeigneten Stellen, vorzugsweise vorne, hinten und an der Seite des Fahrzeugs angeordnet sind. Optional ist vorgesehen, an einen Eingang der Steuerung 1 einen Winkelsensor 4 anzuschließen, mit dem der Lenkwinkel oder der Fahrwinkel des Kraftfahrzeugs überwacht werden kann. Das hat den Vorteil, daß die Ausgabe des Fahrtweges in Abhängigkeit von der Stellung des Lenkrades, bzw. der Räder, erfolgen kann und beliebige Lenkeinschläge vorgegeben werden können. Zur Aktivierung der Vorrichtung sind Bedienelemente 6 vorgesehen, so daß neben einer Aktivierungstaste 8 noch ein Schalter 7 vorgesehen ist, mit dem ein Parkmodus, beispielsweise Einparken seitlich links, seitlich rechts, schräg bzw. rechtwinklig zur Fahrbahn vorgewählt werden kann. Die einzelnen Einrichtungen sind im wesentlichen aus der DE 38 13 083 A1 bekannt und müssen daher im einzelnen nicht näher erläutert werden.

Anhand der Figur 2 wird zunächst erläutert, wie der Einparkvorgang beim bekannten Stand der Technik durchgeführt wird. Nachdem die Einparkvorrichtung aktiviert wurde, messen am Fahrzeug angeordnete Abstandssensoren 3 während der Vorbeifahrt die Länge einer Parklücke aus. Wird eine ausreichend große Parklücke gefunden, dann wird dem Fahrer des Fahrzeugs ein Stoppsignal ausgegeben. Des weiteren erfolgt ein Hinweis, zunächst etwa gerade bis zu einem Bezugspunkt 11 zurückzufahren. Der Bezugspunkt 11 wird dabei so berechnet, daß das Fahrzeug mit geringsten Wenderadius in die Parklücke einbiegen kann. Im Falle des parallelen Einparkens auf der rechten Seite wird bei Erreichen des Bezugspunktes 11 ausgegeben, daß der Fahrer das Lenkrad bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn nach rechts dreht und dann rückwärts weiterfährt. Als Bezugspunkt für das Fahrzeug wird vorteilhaft die Hinterachse genommen und die Bahnkurve für die Mitte des Fahrzeugs berechnet. Das Fahrzeug fährt dann auf einem Kreissegment a rückwärts bis es den Punkt 12 erreicht. An dieser Stelle wird der Fahrer aufgefordert, das Lenkrad in Gegenrichtung zu drehen und auf dem Kreissegment b bis zu einem Punkt 13 weiterzufahren. Nach Erreichen des Punktes 13 fährt das Kraftfahrzeug 10 dann in Vorwärtsrichtung bis zum Punkt 14, bis es seine endgültige Fahrzeugposition erreicht hat. Die in Figur 2 vorgegebenen Kreissegmente sind nicht maßstäblich bezeichnet, sondern sollen nur die wesentliche Fahrtrichtung wiedergeben. Die endgültige Position des Kraftfahrzeugs 10 wird dann, wie in Figur 2 links dargestellt ist, erreicht. Die ideale Parkstellung ist erreicht, wenn ein gewisser Sicherheitsabstand s zum Hindernis 15, beispielsweise der Bordsteinkante, erreicht ist.

Figur 3 zeigt dagegen den Ablauf des erfindungsgemäßen Einparkvorganges. Dabei wird der Fahrer des Kraftfahrzeugs 10 lediglich auf dem Teilweg a vom

Bezugspunkt 11 bis zum Punkt 12 geführt. Im Punkt 12 erfolgt dann eine optische und/oder eine akustische Ausgabe, etwa mit der Anweisung, daß das Lenkrad in entgegengesetzte Richtung zu drehen ist und daß keine weitere Unterstützung durch die Einparkvorrichtung erfolgt. Der Fahrer fährt dann unabhängig von der Einparkvorrichtung entlang der gestrichelten Linie b bis zum Punkt 13, den er selbst beispielsweise durch Ablesen der von den Abstandssensoren 3 gemessenen Abständen s zu einem nächstliegenden Hindernis fährt. Nach Erreichen des Punktes 13 fährt der Fahrer das Fahrzeug 10 in Vorwärtsrichtung, bis es seine Endposition erreicht, wie sie auch schon zu Figur 2 beschrieben wurde, falls es notwendig ist.

In weiterer Ausgestaltung der Erfindung ist vorgesehen, daß bei beliebigen Lenkwinkel eingeparkt werden kann, da der Fahrtweg nach dem tatsächlichen Lenk- bzw. Fahrwinkel berechnet wird. Erforderlich ist hierbei ein Winkelsensor 4, wie er beispielsweise durch das Differenzsignal von 2 Radsensoren einer Achse gegeben ist.

Selbstverständlich kann bei einer ausreichend großen Parklücke auf das Vorwärtsfahren verzichtet werden, wenn der Fahrer des Kraftfahrzeugs 10 schon beim Rückwärtsfahren die richtige Position zum Hindernis 15 erreicht hat.

Anhand des Flußdiagramms der Figur 4 wird der Ablauf der Unterstützung für den Einparkvorgang näher erläutert. Wie bereits zu Figur 1 erläutert wurde, enthält die Steuerung im wesentlichen ein Programm, mit dem der Fahrtweg berechnet und die Lenkanweisungen bestimmt werden. Dieses Programm kann in weiterer Ausgestaltung der Erfindung als Modulbaustein 9 in eine bereits vorhandene Steuerung für die Abstandsmessung beim Einparken verwendet werden.

Der Funktionsablauf dieses Programms ist nun wie folgt. Wird in Position 31 ein Einparken des Fahrzeugs 10 gewünscht, dann wird mit der Aktivierungstaste 8 die Suche nach einer geeigneten Parklücke initialisiert. Alternativ ist vorgesehen, daß die Einparkvorrichtung kontinuierlich eine Parklücke sucht, aber nur auf Anforderung die nächste Parklücke ausgibt. Dieses hat den Vorteil, daß in jedem Fall, auch wenn der Fahrer die Initialisierung vergessen hatte, sofort eine Parkmöglichkeit angeboten bekommt.

Nach dem Initialisieren erfolgt in Position 32 die Abfrage, mit welchem Parkmodus eingeparkt werden soll. Wird ein Parkmodus gemäß der Figur 3 gewünscht, dann erfolgt mit Hilfe des Schalters 7 die Parklückenauswahl. Die Parklückenauswahl 7 kann dabei als Wippe oder Joystick oder mit der Aktivierungstaste 8 kombiniert derart ausgebildet sein, daß für die verschiedenen Bewegungsrichtungen dieses Schalters 7 ein bestimmter Parkmodus anwählbar ist (Position 33). In Position 33 sucht nun die Einparkvorrichtung eine geeignete Parklücke, die entsprechend den Fahrzeugabmessungen und des Fahrzeugtyps eine bestimmte Mindestlänge aufweisen muß. Ist im Vorbeifahren eine

derartige Lücke gefunden, dann gibt die Einparkvorrichtung einen Stop-Befehl aus mit dem Hinweis, jetzt langsam zurückzufahren. Da die Einparkvorrichtung aufgrund der Signale des Bewegungssensors 2 stets die genaue Position des Fahrzeugs 10 in Relation zur Parklücke kennt, berechnet sie nun einen fiktiven Bezugspunkt 11. In Position 35 wird bei Erreichen dieses Bezugspunktes 11 auf der Ausgabe 5 akustisch und/oder optisch ausgegeben, daß der Fahrer das Lenkrad vorzugsweise bis zum Vollanschlag nach rechts drehen soll. Die Berechnung des Fahrweges erfolgt dabei vorzugsweise in der Art, daß bei vollem Lenkausschlag der Teilweg a ein Kreissegment, beispielsweise einen Viertelkreis bildet, wobei die Länge des Kreissegments unter Berücksichtigung des Abstands vom Hindernis und des Fahrzeugradius berechnet wird, wobei die Nebenbedingung erfüllt sein muß, daß die hintere Fahrzeugecke E1 des vorderen parkenden Fahrzeugs umfahren wird. Wird dagegen kein voller Lenkeinschlag durchgeführt, dann berechnet die Steuerung 1 gemäß Position 36 anhand der vom Bewegungssensor 2, den Abstandssensoren 3 und gegebenenfalls vom Winkelsensor 4 gemessenen Daten einen neuen Fahrweg a sowie einen zugehörigen Punkt 12, der das Ende des unterstützten Einparkens wiedergibt. In Position 37 wird dann überprüft, ob der Endpunkt 12 erreicht wurde. Ist das nicht der Fall, erfolgt die Fahrtwegmessung wie zuvor in Position 36 beschrieben wurde. Wurde der Punkt 12 gemäß der Position 37 erreicht, dann erfolgt in Position 38 die Ausgabe, daß der Fahrer vorzugsweise einen vollen Lenkausschlag in Gegenrichtung durchführen soll und den Parkvorgang nunmehr in eigener Regie durchführen kann. Dieser gestrichelt dargestellte Teilweg b bis zum Punkt 13 ist in der Praxis leicht zu erreichen, da das Fahrzeug durch die gestützte Führung auf dem Teilweg a schon eine optimale Position in Relation zu verfügbaren Parklücke eingenommen hat. Ein unnötiges Hin- und Herrangieren ist nicht mehr erforderlich.

#### Patentansprüche

1. Einparkvorrichtung für ein Kraftfahrzeug, mit einem Bewegungssensor, mit wenigstens einem Abstandssensor, mit einer Steuerung und mit einer Ausgabe für Fahrtanweisungen, wobei die Steuerung Kreissegmente für den möglichen Fahrweg des Kraftfahrzeugs in eine Parklücke berechnet und entsprechende Fahrt- und Lenkanweisungen optisch und/oder akustisch an den Fahrer des Kraftfahrzeugs ausgibt, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerung (1) ausgebildet ist, für einen rückwärtigen Einparkvorgang die Fahrt- und Lenkanweisungen nur für einen Teilweg (a) des gesamten Einparkweges auszugeben.
2. Einparkvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrt- und Lenkanweisungen

gen für den Teilweg (a) solange ausgegeben werden, bis der Fahrer des Kraftfahrzeugs in die Gegenrichtung lenkt.

3. Einparkvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Teilweg (a) dem Fahrtweg nach dem ersten Lenkeinschlag entspricht.
4. Einparkvorrichtung nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß bei vollem Lenkeinschlag die Länge des Teilwegs (a) eine Funktion des Abstands von dem parkenden Kraftfahrzeug (mindestens dem vorderen Kraftfahrzeug oder Hindernis) und des Fahrzeuginnenradius des eigenen Fahrzeugs ist und derart wählbar ist, daß die hintere äußere Ecke (E1) des vorderen Fahrzeugs umfahren wird.
5. Einparkvorrichtung nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerung (1) bei Erreichen des Endpunktes (12) des Teilweges (a) eine Lenkanweisung zum Gegenlenken in die Gegenrichtung ausgibt.
6. Einparkvorrichtung nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerung (1) während des Einparkvorgangs den aktuellen Abstand (s) zu einem in der Umgebung des Kraftfahrzeugs (10) befindlichen Hindernis (15) ausgibt, dessen Abstand am geringsten ist.
7. Einparkvorrichtung nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerung (1) bei Erreichen eines vorgegebenen Mindestabstands (s) zum Hindernis (15) ein optisches und/oder akustisches Warnsignal ausgibt.
8. Einparkvorrichtung nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerung (1) ein Teil einer bestehenden Einparkhilfe eines Kraftfahrzeugs (10) ist, die durch ein Programm zur Ausgabe von Fahrt- und Lenkanweisungen erweiterbar ist.
9. Einparkvorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Programm in einem Modulbaustein (9) gespeichert ist.
10. Einparkvorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß in dem Modulbaustein (9) Daten für unterschiedliche Einparkarten gespeichert sind.

55

11

Fig. 1

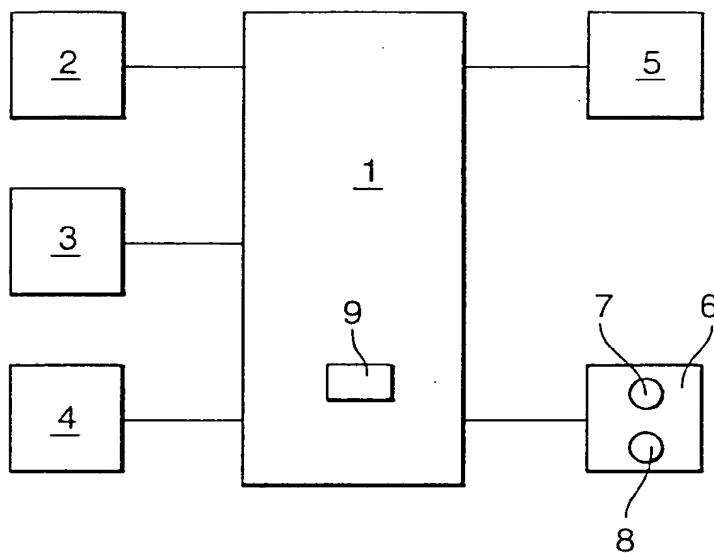


Fig. 2

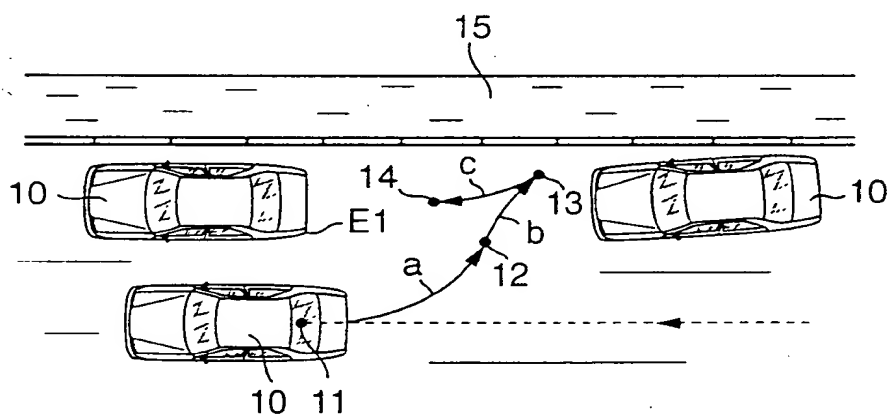


Fig. 3

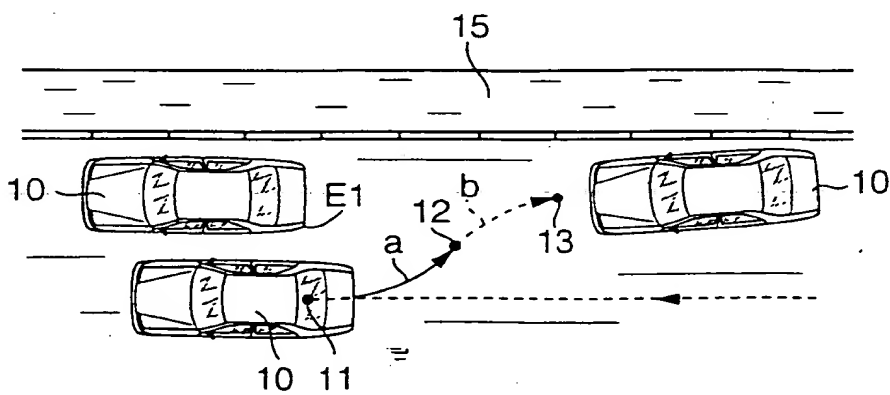
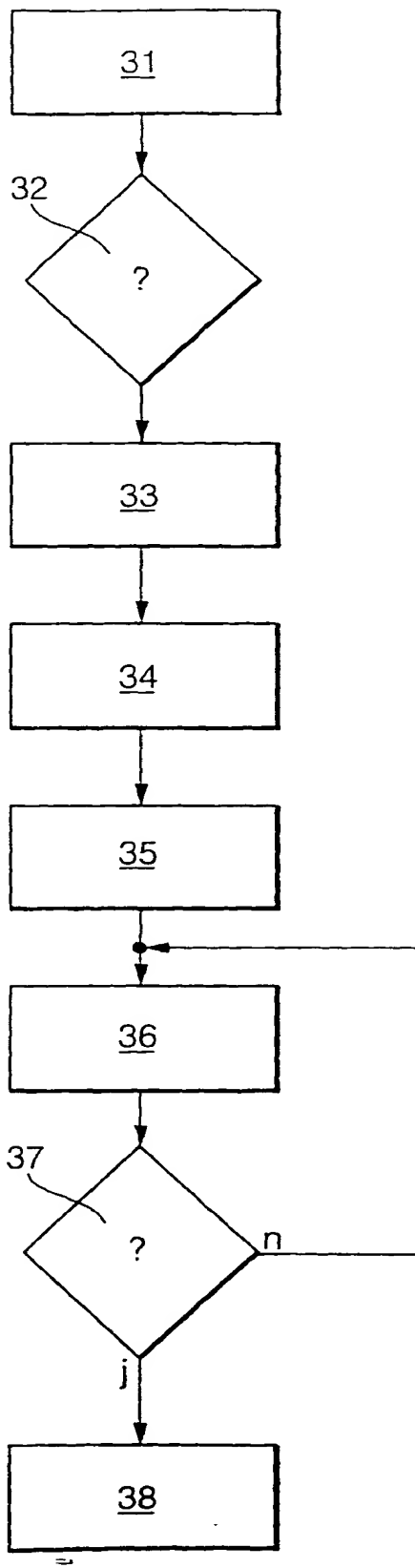
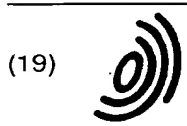


Fig. 4





Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) **EP 0 846 593 A3**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:  
28.04.1999 Patentblatt 1999/17

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: **B60Q 1/48**

(43) Veröffentlichungstag A2:  
10.06.1998 Patentblatt 1998/24

(21) Anmeldenummer: 97117383.6

(22) Anmeldetag: 08.10.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC  
NL PT SE**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV RO SI**

(30) Priorität: 06.12.1996 DE 19650808

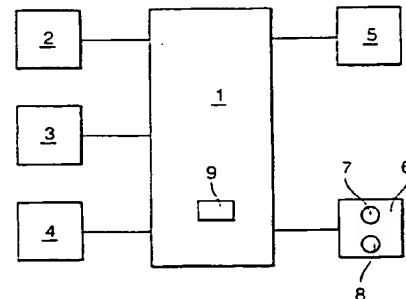
(71) Anmelder: **ROBERT BOSCH GMBH**  
**70442 Stuttgart (DE)**

(72) Erfinder:  
• **Weber, Jens**  
**65779 -kelkheim-Fischbach (DE)**  
• **Hoetzel, Juergen**  
**64720 Michelstadt (DE)**  
• **Tschiskale, Ega**  
**71272 Renningen (DE)**  
• **Fehrenbach, Andreas**  
**71229 Leonberg (DE)**

(54) **Einparkvorrichtung für ein Kraftfahrzeug**

(57) Zum Einparken in eine Parklücke wird eine Parkvorrichtung vorgeschlagen, die insbesondere beim rückwärtigen Einparken nur einen Teilweg des gesamten Einparkvorgangs durch Ausgabe von Fahrt- und Lenkanweisungen unterstützt. Insbesondere wird nur der 1. Teilweg von einem berechneten Bezugspunkt ausgehend unterstützt. Danach fährt der Fahrer das Fahrzeug selbständig in die Parklücke, bis das Fahrzeug die gewünschte Endposition erreicht hat. Auf diese Weise können vorteilhaft Einflüsse durch unterschiedliche Lenkradien, Reifendruck oder Abrieb ausgeglichen werden, so daß dennoch der Einparkvorgang erleichtert wird.

Fig. 1



EP 0 846 593 A3



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 97 11 7383

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A, D	DE 38 13 083 A (INDUSTRIAL TECHNOLOGY RESEARCH INSTITUTE ) 2. November 1989 * Zusammenfassung; Abbildung 1 *	1	B60Q1/48
A	DE 43 33 112 A (ROBERT BOSCH GMBH) 30. März 1995 * Zusammenfassung; Abbildung 1 *	1	
A	FR 2 502 773 A (SICLOS GMBH) 1. Oktober 1982 * Ansprüche 1,8; Abbildung 1 *	1	
A, P	EP 0 783 114 A (REGIE NATIONALE DES USINES RENAULT) 9. Juli 1997 * Zusammenfassung; Abbildung 18 *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			B60Q
Forschungsort		Prüfer	
DEN HAAG		Onillon, C	
Abschlußdatum der Recherche			
8. März 1999			
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
<p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet  Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie  A : technologischer Hintergrund  O : nichtschrittliche Offenbarung  P : Zwischenliteratur</p>			
<p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze  E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist  D : in der Anmeldung angeführtes Dokument  L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument  &amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EP 0 846 593 A3 (P44C03)



**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 97 11 7383

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

08-03-1999

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 3813083 A	02-11-1989	FR 2630075 A	20-10-1989
		US 4931930 A	05-06-1990
DE 4333112 A	30-03-1995	DE 59402905 D	03-07-1997
		EP 0650866 A	03-05-1995
		JP 7234998 A	05-09-1995
		US 5587938 A	24-12-1996
FR 2502773 A	01-10-1982	KEINE	
EP 783114 A	09-07-1997	FR 2743150 A	04-07-1997
		FR 2743151 A	04-07-1997

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

**This Page Blank (uspto)**